

SOUČASNÝ STAV ZDANĚNÍ PROVOZU MOTOROVÝCH VOZIDEL

V EU

František Sejkora

Úvod

Koupě, prodej a používání silničního vozidla se staly pro každého z nás běžnou součástí života. Pro někoho je silniční motorové vozidlo luxusním zbožím, pro jiné zas nezbytným dopravním prostředkem či neoddělitelnou součástí jeho podnikatelské činnosti. Doprava se významně podílí na hospodářském růstu a zvyšování životní úrovně. Na druhou stranu je doprava také průvodcem četných nežádoucích efektů, jako jsou dopravní zácpy, lokální znečištění ovzduší, hluk klimatické změny. Doprava je odpovědná za zhruba jednu pětinu celkových emisí oxidu uhličitého, přičemž necelou polovinu tohoto podílu produkuje provoz osobních motorových vozidel. Dopravní rozhodnutí subjekty jsou ve většině případů prováděna pouze na základě nákladů spojených s individuální jízdou, což jsou především náklady na palivo. Bez zásahu politické reprezentace nebudou mít jednotlivé subjekty motiv tyto externality, které vyvolávají brát v úvahu. Jedním z nástrojů k částečné eliminaci externalit způsobené silniční dopravou můžeme považovat zdanění silničních motorových vozidel. Zohlednění určitého ekologického prvku lze najít v řadě právních úprav jednotlivých států Evropské unie. Cílem článku je provést analýzu přístupů ke zdanění motorových vozidel využívajících v rámci Evropské unie a provést komparaci zdanění silničních vozidel ve státech visegrádské čtyřky, tj. v Polsku, České republice, Maďarsku a na Slovensku.

1. Teoretický přístup zdanění

V jednotlivých členských státech EU lze daně uvalené na silniční motorová vozidla rozdělit do tří významných skupin. První skupinu tvoří daně, jež se váží na okamžik nabytí vozidla, resp. koupě či okamžik prvotního uvedení vozidla do provozu – jedná se o tzv. daň registrační. Druhou skupinu naopak představují daně vztahující se k vlastnictví či držení vozidla, popř. užívání vozidla pro určité účely, jež jsou koncipovány jako daně pravidelné. Typicky se jedná o daň z motorových vozidel, někdy označovanou jako daň silniční. Konečně třetí skupina je úzce spojena s určitou spotřebou – spotřební daně na pohonné hmoty.

Spotřební daň

Obecně spotřební daně byly původně zavedeny především ke zvýšení příjmů státního rozpočtu, ale poslední dobou o rozhodování jejich úrovni nebo struktuře stále více přihlíží k ekologickým hlediskům. Spotřební daň z pohonných hmot lze zařadit k daním, které se

vztahují na silniční motorová vozidla. Tato daň může být také motivem ke změně v chování výrobců i uživatelů motorových vozidel, kdy majitel vozidla s vyšší spotřebou paliva zaplatí vyšší spotřební daň z pohonných hmot. Tato daň je považována za nejlepší dostupný nástroj pro redukci emisí CO₂, protože existuje přímá korelace mezi spotřebou paliva a emisemi a je zároveň lehce implementovatelná do daňového systému (Santos, 2010). Další přínos této daně lze spatřovat v nepřímém zdanění ujeté vzdálenosti a pro spotřebitele se tedy naskýtá více příležitostí jak tuto daň minimalizovat např. přechodem na jiný druh dopravy, úspornější styl jízdy či snižování ujeté vzdálenosti. Další přínos této daně je ve formě silného nástroje k ovlivnění poptávky po dopravě, úspornější styl jízdy a zároveň podceňuje spotřebitele ke koupi menšího vozidla (Ekins; Potter, 2010). Tato daň však může mít i negativní ekonomické důsledky v podobě zhoršení konkurenceschopnosti, zvýšení výrobních nákladů a snížení kupní síly.

Registrační daň

Jedná se o daň, která je uvalena jednorázově na subjekt kupující předmětné vozidlo v okamžiku realizace nákupu. Smyslem této daně je působit při rozhodování spotřebitele a motivovat ho k nákupu ekologicky šetrnějšího vozidla. V současné době nevyužívá registrační daň pouze osm států EU, mezi které patří Česká republika, Velká Británie, Švédsko, Lucembursko, Estonsko, Polsko, Bulharsko a Německo. V ostatních zemích Evropské unie při stanovení základu daně existuje významná diference. Základ daně především představuje stáří vozidla, emise CO₂, objem motoru, výkon motoru, váha či délka vozidla a spotřeba vozidla. Tato diference základu daně způsobuje deformace trhu, kdy výrobci vozidel přizpůsobují ceny automobilů před zdaněním registrační daní, a proto cílem Snahou Evropské unie v souvislosti s harmonizací této daně je eliminace této daně a její nahrazení roční silniční daní založenou nejlépe na CO₂. Mezi zastánce registrační daně patří (Gross, 2009), který uvádí, že registrační daň ovlivňuje kupujícího vozidel výrazněji než roční silniční daň.

Silniční daň

Jedná se periodicky opakující daň, která je uvalena na vlastníka automobilu. V České republice jsou této dani podrobeny pouze automobily sloužící k podnikatelským účelům. Nicméně běžně v Evropské unii jsou daněny i automobily sloužící k soukromým účelům. V rámci EU nejsou touto daní vůbec zatížena vozidla v Polsku, Slovinsku, Litvě, Estonsku a Slovinsku. Ve Francii, České republice a na Slovensku tato daň se vztahuje pouze na podnikatelské subjekty. Způsob zdanění je velmi rozmanitý. První způsob je založen na

atributech vozidla, jako je váha vozidla, objem motoru, stáří vozidla či výkon. Druhý způsob je založen pouze na emisích CO₂ bez jakéhokoliv atributu. V současné době má přímý způsob zdanění osobních automobilů s vazbou CO₂ deset států. Systémy založené na attributech budou však vždy poskytovat nižší motivaci pro snížení emisí CO₂ než přímý způsob zdanění (He;Bandivadekar, 2011). Jako příklad je uváděno přímé vstřikování paliva, které může výrazně zvýšit spotřebu, aniž by byl změněn objem motoru. (German; Meszler, 2010) Stejně jako registrační daň, tak i silniční daň má schopnost ovlivňovat spotřebitele ve výběru vozidla, avšak v případě silniční daně je zdůrazňována spíše jejich schopnost podněcovat spotřebitele k dřívější obměně vozidla, a tím přispívat ke snížení stáří vozového parku.

2. Komparace zdanění

Nyní bude provedena komparace výše zdanění vybraných nových osobních motorových vozidel ve vybraných státech Evropské unie. Pro porovnání zdanění nových osobních automobilů byla vytvořena modelová situace. V této modelové situaci se předpokládá, že poplatník zakoupí tři níže uvedené vzorové automobily, které se následně budou používat jeden rok. Automobily během tohoto roku ujedou 15 000 km a nebudou sloužit k podnikání. Jedná se o vozidla z kategorie nízké (reprezentované vozidlem Hyundai i20), střední (reprezentované vozidlem Škoda Superb 1,8) a luxusní třídy (reprezentované vozidlem AUDI A6).

Tabulka 1: Technické parametry automobilů

Parametry vozidla/ typ modelu	Hyundai i20 1,2	Škoda Superb 1,8 TSI	AUDI A6, 3,0 TDI quattro
objem motoru (cm ³)	1248	1798	2967
Výkon (kW)	57	118	180
průměrná spotřeba (l/100km)	5,2	7,2	6
emise CO ₂ (g/km)	124	169	158
palivo	benzín	benzín	nafta
emisní třída	EU4	EU5	EU5

Zdroj: Vlastní zpracování

Evropská unie je prostorem bez vnitřních hranic, v němž platí volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Pokud existuje rozdílnost zdanění v oblasti motorových vozidel, potom vzniká prostor pro ekonomické deformace trhu. Výrobci vozidel budou přizpůsobovat ceny automobilů před zdaněním registrační dani, či poplatník se bude dle zdanění rozhodovat, v jaké zemi zaregistruje svůj automobil. Budeme testovat hypotézu, že neexistuje rozdíl ve

zdanění motorových vozidel ve státech Visegrádské čtyřky, tedy v České republice, v Polsku, na Slovensku a v Maďarsku.

Spotřební daň

Promítá se do prodejní ceny pohonných hmot pro konečného zákazníka u čerpací stanice. Pohonné hmoty jsou tedy nezbytnou součástí pro provoz vozidel. Spotřební daně v EU jsou sjednocované a regulované pro členské státy. Následující tabulka 2 zobrazuje výši sazeb spotřebních daní ve sledovaných státech.

Tabulka 2: Výše spotřební daně

Spotřební daň na 1l/PHM		
Stát/druh paliva	Benzín	Nafta
Maďarsko (HUF)	120	110
Polsko (PLN)	1,66	1,45
Slovensko	0,515	0,368
Česká republika (Kč)	12,84	10,9

Zdroj: Vlastní zpracování

Spotřební daň na benzín je všeobecně ve všech státech Evropské unie vyšší než na naftu. Výše spotřební daně na naftu v České republice patří v rámci EU mezi nejvyšší. Z tabulky vyplývá, že mezi sledovanými státy jsou pohonné hmoty v České republice nejvíce zatíženy spotřební daní.

Registrační daň

Na Slovensku je zavedena registrační daň za první registraci vozidla. Základem daně je výkon motoru, který je rozdělen do 16 kategorií a sazba daně činí v intervalu 33 EUR až 2 997 EUR. V Maďarsku je základem daně pro registrační daň dána kombinací typu paliva, objem motoru a environmentální kategorií. Sazba daně činí v hodnotě 0 do 4,8 mil. HUF. V České republice má charakter registrační daně poplatek za první registraci vozidla nespĺňující emisní normy. Čím jsou emise vozidla vyšší, tím splňuje nižší emisní normu (EURO 0 až EURO 5). Při splnění emisní normy EURO 2 se platí poplatek 3 000,- Kč, při emisní normě EURO 1 je poplatek 5 000,- Kč. Vozidla, která nespĺňují žádnou emisní normu, se při převodu platí poplatek 10 000,- Kč. V Polsku obdoba této daně není zavedena. V následující tabulce 3 je vyčíslena výše registrační daně pro jednotlivé modely vozidla v jednotlivých státech. Pro srovnání jsou lokální měny převedeny na Euro.

Tabulka 3: Výše registrační daně

Stát/ typ modelu	Hyundai i20 1,2	Škoda Superb 1,8 TSI	AUDI A6, 3,0 TDI quattro
Polsko (€)	0	0	0
Maďarsko (€)	845	439	861
Slovensko (€)	33	477	1697
Česká republika (€)	0	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování

Pro dané typy vozidel by se týkala registrační daň pouze pro vozidla v Maďarsku a na Slovensku. V Maďarsku je oproti Slovensku promítnut v této dani více ekologický aspekt v podobě emisních limitů.

Silniční daň

V České republice jsou předmětem daně pouze vozidla určená k podnikání. U osobních automobilů je základem daně objem motoru v cm³ a sazby jsou diferencovány podle objemu motoru. Silniční daň na Slovensku je velmi obdobná silniční dani v České republice. Předmětem této daně jsou motorová a přípojná vozidla, která jsou na území Slovenska používána k podnikání. V Polsku se silniční daň na osobní automobily téměř nevztahuje, neboli předmětem daně jsou pouze vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny. V Maďarsku jsou předmětem vozidla jak vozidla určená k podnikání, tak vozidla v osobním vlastnictví. Základ daně je tvořen dvěma prvky a to výkonem motoru v kW a environmentální třídou. Měsíční výše daně činí v intervalu od 7 700 HUF do 44 000 HUF.

V následující tabulce 4 je vyčíslena výše silniční daně pro jednotlivé modely vozidla v jednotlivých státech. Pro srovnání jsou lokální měny převedeny na Euro.

Tabulka 4: Výše silniční daně

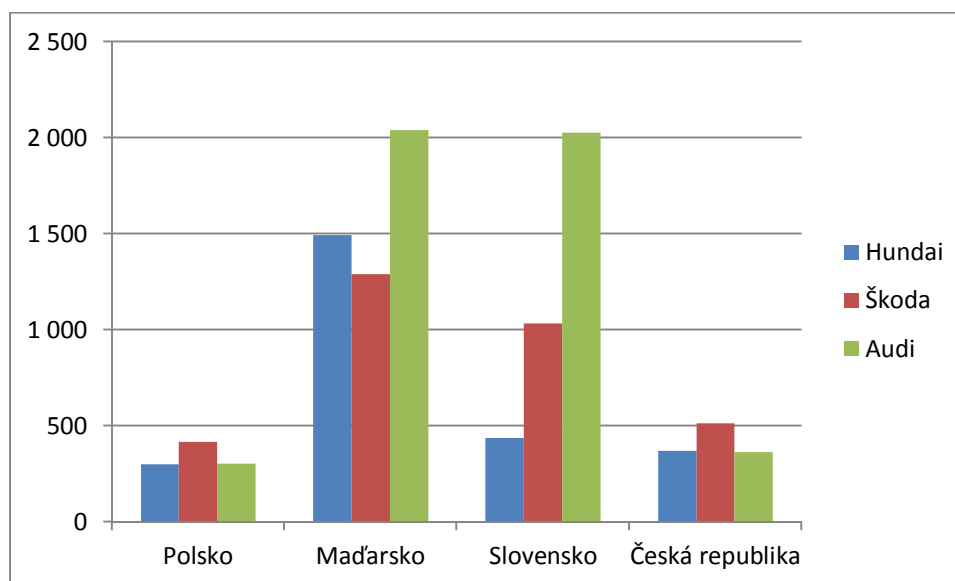
Stát/ typ modelu	Hyundai i20 1,2	Škoda Superb 1,8 TSI	AUDI A6, 3,0 TDI quattro
Polsko (€)	0	0	0
Maďarsko (€)	343	429	858
Slovensko (€)	0	0	0
Česká republika (€)	0	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tabulky vyplývá, že silniční daň z automobilů, které nejsou používány v rámci podnikání, je vybírána pouze v Maďarsku.

Následující obrázek 1 shrnuje veškeré daně týkající si uvedeného modelového příkladu, tj. včetně spotřební daně z pohonných hmot spotřebovaných při jízdě.

Obrázek 1: Zdanění jednotlivých vozidel ve sledovaných zemích



Zdroj: Vlastní zpracování

Z obrázku vyplývá, že nejvíce daňově zatížena jsou motorová vozidla v Maďarsku a v Polsku. Naopak díky absenci registrační a silniční dani v Polsku a v České republice je zde zdanění uvažovaných automobilů nejnižší.

Závěr

Článek byl zaměřen na zdanění osobních vozidel. Zdanění osobních automobilů, lze považovat za nástroj, kterým je možné ovlivnit rozhodování spotřebitelů k nákupu environmentálně šetrnějších motorových vozidel, respektive dosáhnout rychlejší obnovy vozového parku. V rámci EU stále více států přechází ze zdanění založených na attributech jako je objem motoru či hmotnost na emise oxidu uhličitého. Mezi analyzovanými státy má v daňovém systému nějakou formu environmentálního aspektu zabudovanou pouze Maďarsko. V České republice existuje registrační poplatek za první registraci vozidla nespĺňující emisní normy EURO. Tento nástroj může sloužit k omezení zvyšování stáří vozového parku v České republice. Polsko nedisponuje v současnosti žádným nástrojem obsahující environmentální aspekt při pořizování a provozování motorového vozidla. Na Slovensku na poplatek za registraci lze spíše nahlížet jak na „daň z luxusu“ než jako nástroj k pořizování environmentálně šetrnějších vozidel. U současných moderních motorů neexistuje zřejmá závislost mezi velikostí výkonu motoru a emisemi. Z porovnání zdanění na modelovém příkladu vyplývají výrazné rozdíly ve zdanění motorových vozidel. Nejvyšší

zdanění motorových vozidel je v Maďarsku a na Slovensku, naopak v České republice a v Polsku je výše zdanění pouze na cca třetinové úrovni.

Použitá literatura

- [1] ACEA. *European Automobile Manufacturers Association* [online]. Dostupné z WWW: <http://www.acea.be/statistics/tag/category/statistics-taxation>.
- [2] EKINS, Paul; POTTER, Stephen. *Reducing Carbon emissions through transport taxation*, GFC Briefing Paper 6. 2010.
- [3] HE, Hui; BANDIVADEKAR, Anup. *A Review and Comparative Analysis of Fiscal Policies Associated with New Passenger Vehicle CO₂ Emission*. Washington DC : ICCT, 2011.
- [4] GERMAN, John; MESZLER, Dan. *Best Practices for Feebate Program Design and Implementation*. International Council on Clean Transportation, 2010.
- [5] GROSS, R., et al. *What policies are effective at reducing carbon emissions from surface passenger transport?: A review of interventions to encourage behavioural and technological change*. London : UK Energy Research Centre, 2009
- [6] SANTOS, Georgina, et al. Part I: *Externalities and economic policies in road transport*. *Research in Transportation Economics*, 2010, 28.1: 2-45.

Kontaktní údaje:

Ing. František Sejkora, Ph.D.

Fakulta ekonomicko-správní

Univerzita Pardubice

Studentská 95

532 10 Pardubice 2

e-mail: frantisek.sejkora@upce.cz

telefon: 466 036 246

Current state on taxation of motor vehicles in the EU

František Sejkora

Abstract

The article focuses on the issue of taxation of motor vehicles in the EU. The main goal of the article is to describe individual taxes imposed on cars, compare the amount of taxation within the European Union. The system of taxation of motor vehicles is illustrated in several member states of the European Union. Area motor vehicle taxation in individual countries varies significantly.

Key words: tax, vehicle, European Union

JEL codes: Q, H

